

**SUPPORTS DE FORMATION
AU TRANSPORT RURAL**



Module 1: Politiques et Stratégies

Programme de routes d'accès rurales au Yémen rural

Séance: 1.1

Partie 2 – Étude de cas #3

Présentation: 1.2b (#3)



DFID Department for
International
Development



theIDLgroup



SSATP
Africa Transport
Policy Program

1. Introduction

Objectifs d'apprentissage

À l'issue de la séance, les participants pourront :

- ③ Décrire les enjeux liés à l'accès en milieu rural, à la pauvreté et au développement économique au Yémen
- ③ Expliquer les défis et les limites actuelles des routes rurales et du transport
- ③ Décrire le Programme d'accès en milieu rural (PAR)
- ③ Identifier les enseignements tirés du PAR
- ③ Comparer les enseignements tirés de l'étude de cas avec la situation de leur pays respectif
- ③ Analyser les liens entre l'accès en milieu rural, le développement économique et social et la réduction de la pauvreté

Programme de la séance

- ⊙ Enjeux liés à l'accès en milieu rural au Yémen
- ⊙ Défis institutionnels
- ⊙ Programme d'accès en milieu rural (PAR)
- ⊙ Enseignements tirés du PAR1
- ⊙ Programme d'accès en milieu rural - PAR2 (phase 2)
- ⊙ Examen de l'étude de cas

2. Enjeux liés à l'accès en milieu rural au Yémen

Isolement rural



Pauvreté +
développement
économique actuel



⊙ La plupart des individus vivent dans des montagnes escarpées du nord-ouest =

- 140 000 collectivités
- 73 % de la population
- 84 % de pauvres

Population du
Yémen : 22 millions

⊙ Principal obstacle = le transport terrestre

- un individu résidant en milieu rural vit en moyenne à **12,5 km** d'une route goudronnée

État des routes rurales et de l'accès en milieu rural

- ③ 11 % (5 500 km) des routes rurales = goudronnées/toutes saisons
- ③ La plupart des routes rurales non goudronnées = chemins de terre en très mauvais état
- ③ Le transport est
 - éreintant
 - extrêmement lent
 - coûteux en termes d'exploitation des véhicules
- ③ Les routes sont souvent impraticables en raison des précipitations
 - les populations rurales ne disposent pas d'un accès fiable aux services et marchés
- ③ 1/4 des ménages ruraux ont accès à une route goudronnée

... amélioration considérable

Depuis 1990 :

- ⊙ Réseaux routiers = priorité nationale
- ⊙ Le réseau de routes goudronnées est passé de 4 500 km à 14 000 km = **210 %**

Et pourtant !

- ⊙ Malgré cette formidable réussite, de sérieux problèmes persistent

3. Défis institutionnels

Piètres procédures de dotation budgétaire pour le réseau routier rural - a conduit à des engagements :

- ⊙ Non approuvés par le Parlement
- ⊙ Faiblement dotés par les budgets annuels
- ⊙ Ne permettant pas une véritable amélioration des routes

Résultats

... pas d'amélioration durable de l'accessibilité des populations rurales pauvres

Un fonds indépendant d'entretien du réseau routier doté de sa propre source de revenus et de capacités de planification de l'entretien a été créé.

Mais !

- ③ 25 millions de dollars par an n'ont pas été suffisants pour entretenir les routes
- ③ La gestion, la planification et l'organisation de l'entretien n'ont pas donné satisfaction
- ③ Budget annuel pour l'entretien des routes provenant
 - des usagers de la route - supplément carburant (5 millions de dollars, 1/3 transférés aux gouvernorats pour les routes locales)
 - de dotations budgétaires générales (20 millions de dollars du ministère des Finances et du ministère des Travaux publics et Autoroutes)

4. Programme d'accès en milieu rural (PAR)

Lutter contre la pauvreté en :

- améliorant la mobilité rurale au Yémen
- réduisant l'isolement des villages



Réduire l'isolement via :

- ◎ Un accès fiable ~ réseaux routiers locaux, régionaux et nationaux
- ◎ Un soutien à la décentralisation
- ◎ Des programmes complémentaires communautaires de l'AID
 - Projet de fonds social
 - Projet de travaux publics

PAR 1, 2 et 3

Phase 1
2001-2005

- ⊙ Interventions physiques pilotes
- ⊙ Cadre institutionnel et participatif
 - planification, hiérarchisation, entretien des réseaux routiers intermédiaires

Phase 2
2006-2010

- ⊙ Amélioration et entretien de réseaux routiers intermédiaires et de voies d'accès aux villages
- ⊙ Renforcement des capacités : gouvernement central et gouvernorats
- ⊙ Crédits disponibles pour 2006–2013
 - c'est-à-dire que le PAR2 a été étendu

Phase 3
2013-2017

- ⊙ Développement des interventions physiques visant à améliorer l'accès en milieu rural
 - pour des zones non couvertes par la phase 2

5. Enseignements tirés du PAR1

Sous-traitance

Performance
institutionnelle

Entretien
& construction

Accès &
coûts

Accords cadres
sociaux

Sous-traitance

☉ Gestion des contrats

- Principale faiblesse des maîtres d'œuvre locaux - étendre la mise en œuvre
- Environnement hostile pour les maîtres d'œuvre - petits ouvrages dans des zones rurales isolées peu attirantes financièrement en raison :
 - de la forte mobilisation, des frais administratifs, des risques

☉ Conceptions

- Recours limité aux conceptions *préliminaires* (qu'on oppose aux conceptions *finales*)
- 2/3 des conceptions étaient des conceptions préliminaires = trop ?

Sous-traitance

- ③ Consultation et participation locales
 - Très efficaces pour des conceptions et une mise en œuvre adéquates
- ③ Définition des objectifs au cas par cas
 - Analyse minutieuse des améliorations potentielles car :
 - la définition d'objectifs spécifiques est très complexe

Performance institutionnelle

La performance institutionnelle peut être largement améliorée à condition :

- qu'elle intervienne dans un **cadre transparent** de procédures et d'orientations techniques bien définies
- que le **personnel** soit recruté sur la base du mérite, qu'il soit motivé et convenablement rémunéré et qu'il bénéficie de bonnes conditions de travail
- que l'institution puisse réaliser ses tâches quotidiennes **sans intervention extérieure**

Entretien & construction

L'entretien du réseau routier yéménite, le secteur de la construction et les services de conseil peuvent se développer rapidement et efficacement si :

1. le processus de sélection est compétitif et transparent
2. des professionnels assurent la supervision

Mais :

- ❑ Les capacités devraient rester un obstacle car le PAR s'étend considérablement afin de capter de nouveaux bailleurs de fonds

Donc ... lors du PAR2 (phase 2)

- Développement de maîtres d'œuvre et consultants locaux
- Offre de certains contrats à plus grande échelle afin d'attirer des maîtres d'œuvre internationaux

Accès & coûts

1. L'accès est plus important pour les populations rurales
2. Des normes techniques élevées entraînent des bénéfices marginaux
3. Conception + mise en œuvre adéquates = baisse des coûts d'amélioration des routes rurales

Donc...

Le PAR2 sera axé sur l'adéquation des normes en prenant en compte les coûts futurs d'entretien du réseau routier

Accords cadres sociaux

Accords cadres sociaux =

- Accords conclus entre le PAR et les bénéficiaires locaux
- Participation significative de la communauté à la conception du projet

Les accords cadres sociaux permettent :

- D'aisément maximiser les bénéfices nets
- D'éviter les conflits
- De réduire considérablement les arrêts de travail

Donc...

Dans le PAR2, les accords cadres sociaux seront renforcés.

6. Programme d'accès en milieu rural - PAR2 (phase 2)

But : réduire l'isolement des populations rurales les plus démunies

Objectif :

250 000 individus dans un rayon de 2,5 km autour des routes du programme disposent d'un accès amélioré aux centres des districts

PAR 2 - éléments clés

③ Modernisation des routes

- 200 km de routes rurales intermédiaires
- 75 km de routes d'accès aux villages

③ Soutien institutionnel et renforcement des capacités

- renforcement des capacités institutionnelles et techniques au niveau central et local
 - pour la planification, l'ingénierie, l'analyse environnementale et sociale, la gestion et la mise en œuvre des routes rurales

③ Contrats de gestion basés sur la performance

- afin de soutenir l'entretien des routes et le fonds d'entretien des routes

Étude de cas au Yémen



Activité de groupe 1

Groupes de travail amenés à entamer une discussion à partir des questions suivantes :

- A. *Quelles sont les similitudes et les différences entre les enseignements tirés de l'étude de cas au Yémen et ceux tirés de programmes de routes rurales de vos pays respectifs ?*
- B. *Comment expliquez-vous ces similitudes et différences ?*

Étude de cas au Yémen



Activité de groupe 2

Groupes amenés à entamer une discussion et à créer un schéma de flux montrant :

les liens entre le transport rural, le développement économique et la réduction de la pauvreté.